Anul al 55-lea
8 Pagini

EXEMPLARUL { In România: 3 lei / In străinătate: 6 lei

Taxa poştală plătită în numerar conform aprobării dir. G-le P. ş. T. No. 126.288/932

Nr. 214 Marţi 9 August 1938
8 Pagini P

ABONAMENTE
IN ŢARA
Lei 200 pe 3 luni
Lei 380 pe 6 luni. Lei 750 pe 12 luni. O lună Lei 80
In străinătate în raport cu tarifuł poştal şi valuta

UNIVERSUL

CELE DIN URMA ŞTIRI DIN LUMEA INTREAGA, TELEGRAFICE ŞI TELEFONICE
REDACŢIA ŞI ADMINISTRAŢIA: BUCUREŞTI, STR. BREZOIANU No. 23-25
CENTRALA TELEFONICA A ZIARULUI: 3.30.10: SECRETARIATUL DE REDACŢIE: 3.30.15

ABONAMENTE
IN ŢARĂ
pe un an la
UNIVERSUL COPIILOR
ZIARUL CĂLĂTORIILOR,
VESELIA, RADIO UNIV.
şi UNIV. LITERAR câte 220 lei
ILUSTR. ROMÂNĂ
şi UNIV.-SPORT
câte 500 lei

Fondator: LUIGI CAZZAVILLAN
Proprietar:
„UNIVERSUL" S. A.
Inscris sub Nr. 160 Trib. Ilfov

DIRECTOR
ŞI ADMINISTRATOR DELEGAT
STELIAN POPESCU

Tragediile circulaţiei

Cum s'ar putea explica nepăsarea cronică faţă de zilnicele nenorociri de pe căile de comunicaţie ?

S'ar părea că ele sunt atribuite exclusiv fatalităţii ; că nu mai trebuie să se întreprindă nici o reacţiune, căci ar rămâne fără rezultat ; că n'ar exista nici o vină în torenţiala cascadă de morţi, de infirmi, de prăpăd material şi moral.

Până la un timp se arunca răspunderea asupra primei şosele asfaltate. Ea era de vină că viteza depăşia toate dispoziţiunile reglementare şi măsura dictată de un elementar simţ de prevedere şi de conservare ; ea era aceea care seducea pe cei aflaţi în stare de ebrietate să se urce la volan ; ea îmbrobodia pe părinţii cu experienţă până acolo în cât să se lase conduşi de copiii neîndemânateci; ea rupea barele de direcţii necontrolate la plecare ; ea scotea înaintea automobilelor copacii de cari se ciocniau ele şi conducătorii lor.

Iată însă că şoselele neasfaltate şi chiar drumurile inferioare rivalizează astăzi cu lunga autostradă în sinistra producţiune cu rubrică zilnică.

Aşa dar, vina nu este a căilor de comunicaţii ci a acelora cari sunt în drept şi datori să le supravegheze şi să determine aplicarea unor sancţiuni generale şi exemplare.

Ce se face însă spre a se suprima sau cel puţin spre a se reduce simţitor aceste accidente şi catastrofe ?

Cum se împiedică iuţeala de peste o sută de kilometri pe oră, ajunsă în fapt normală pe toate şoselele ? S'a vorbit odinioară de echipe de jandarmi pe arterele cu mare circulaţie motorizată, cu misiunea să oprească pe recalcitranţi, să le aplice pe loc amenzi şi să le ridice carnetele de conducere. Aplicată câteva zile şi numai pe o singură şosea, deşi experimentată cu folos — rubrica accidentelor rămăsese goală — dispoziţia a căzut repede în desuetudine. Echipele erau mai necesare la alegeri.

S'a anunţat că se vor face razii la staţiile de automobile, spre a se împiedica conducătorii în stare de ebrietate să plece la drum cu călătorii expuşi să-şi piardă viaţa. Cât timp au durat aceste investigaţii, cel puţin tot atât de necesare ca raziile făcute în mod obicinuit pentru descoperirea vagabonzilor, nesupuşilor, dezertorilor, evadaţilor?

S'a sugerat verificarea în anumite puncte a stării automobilelor cu mers vertiginos, sub raportul barei de direcţie, a frânelor, etc. Măsură ce ar putea înlătura multe accidente, cum le înlătură la căile ferate verificarea roţilor, legăturilor, etc. Cine a dat un început de executare unei idei care n'ar fi incomodat pe aspiranţii la o moarte inutilă ci i-ar fi căutat de ea ?

Cine împiedică în mod efectiv supraîncărcarea autobuzelor pe şosele, unde multe accidente se datoresc acestui abuz ?

S'a făcut vâlvă pe chestiunea reglementării traversării străzilor Capitalei odată cu interzicerea semnalului sgomotos la automobile. Nici nu s'ar fi putut concepe aceasta fără cealaltă. Totuşi s'a conceput în fapt. De aci, accidente progresive şi datorite nu atât lipsei de sonoritate cât lipsei de prevedere la ambele categorii : şoferi şi trecători. S'a procedat la câteva „repetiţii" şi numai în câteva puncte, deşi circulaţia este aglomerată în nenumărate locuri. S'a anunţat că se vor aplica sancţiuni contravenienţilor pedeştri şi dela volan. O statistică a pedepselor aplicate celor din prima categorie ar arăta iarăşi că ne găsim în faţa desuetudinei. De altfel, ea este în văzul tuturor.

Există în legea şi regulamentul circulaţiei îndatorirea de a se încetini mersul vehiculelor motorizate pe lângă spitale şi şosele, pentru liniştea bolnavilor şi elevilor, pentru ferirea copiilor de accidente. Cine a văzut un automobil mergând încet pe lângă un asemenea aşezământ ? In schimb, aproape în fiecare zi copii călcaţi traversând străzile.

Numai combătându-se cauzele se pot înlătura efectele. Acest banal adevăr nu este nicăieri mai puţin respectat şi de aceea victimele circulaţiei pe străzi şi şosele depăşesc pe ale trenurilor, aeroplanelor şi ale celorlalte vehicule, — pe toate la un loc.

Nu vede nimeni ? Nu găseşte nimeni că are îndatorirea să pună frâu acestei continue vărsări de sânge, sânge care ar putea să fie folositor patriei într'o zi ?

Drumurile noastre

Am relevat totdeauna orice activitate în interesul general şi, punând în evidenţă realizările practice şi de folosinţă generală, am socotit că ele trebuesc încurajate şi susţinute de întreaga opinie publică.

Cu acest sentiment de cronicari obiectivi, relevăm şi importanţa planului de lucru elaborat de ministrul lucrărilor publice şi comunicaţii, d. Ghelmegeanu, plan care corespunde unor nevoi reale şi care va contribui, de sigur, odată desăvârşit, la civilizarea şi desvoltarea drumurilor şi căilor noastre de comunicaţie.

Civilizaţia unei ţări se oglindeşte în arterele ei de comunicaţie. Cu cât acestea vor fi mai numeroase, mai accesibile transporturilor de tot felul şi mai ales mai bine întreţinute. cu atât întregul complex de viaţă a statului şi a ţării îşi va găsi o mai bună desvoltare, un puls mai accelerat, o circulaţie mai potrivită cu progresele civilizaţiei şi cu nevoile ei crescânde.

Chestiunea aceasta a drumurilor şi a căilor de comunicaţie formează în toate ţările obiectul preocupărilor de primul rând. Regimul fascist în Italia se mândreşte cu reţeaua însemnată de drumuri noui, de autostrade minunate, pe care le-a dat circulaţiei publice. O ţară cu reputaţia unor drumuri bune şi uşor practicabile va fi totdeauna punctul de atracţie al turismului internaţional şi, prin consecinţă, ea va beneficia de toate avantagiile economice, financiare şi de propagandă pe care aflueţa vizitatorilor străini le aduce.

De aceea, orice activitate desfăşurată în această direcţie a înmulţirii şi îmbunătăţirii drumurilor şi căilor noastre de comunicaţie trebue încurajată şi susţinută. S'a făcut şi la noi în ţară treabă bună în această privinţă. Avem, de pildă, unele autostrade care ne pun în rândul ţărilor occidentale. Să citâm auto-strada Braşov-Făgăraş-Oradea, care poate sta alături de cele mai reputate drumuri similare.

Dar la noi lipseşte încă ceva, lipsă care diminuiază valoarea drumurilor noastre, oricât de bune ar fi unele din ele. Lipseşte conştiinţa datoriei pe care trebue să şi-o îndeplinească diferitele organe municipale şi administrative, în sarcina cărora cade buna întreţinere a acestor drumuri.

Oricine va putea constata că cea mai bună autostradă, atunci când străbate un sat sau o comună urbană, nu mai este întreţinută, e deteriorată în diferite părţi.

Nu este oare de datoria administraţiilor municipale să supravegheze cu toată atenţiunea şi cu toată severitatea la buna întreţinere a acestor drumuri făcute cu banii contribuabililor şi cari, prin însuşi faptul că străbat comunele şi satele, ridică valoarea acestora, dându-le posibilitatea să devie puncte de atracţie ale vizitatorilor şi turiştilor? Nu este oare, şi din punct de vedere igienic, o obligaţie şi un interes local ridicarea murdăriilor de pe drumuri şi menţinerea acestora în stare de curăţenie?

In afară de aceasta — şi fiindcă am citat autostrada Braşov-Făgăraş-Oradea, ne vom menţine la acelaş exemplu — sunt pe distanţa Făgăraş-Sibiu un număr de podeţe într'o stare atât de deteriorată, încât circulaţia pe ele e realmente primejdioasă, mai ales pentru automobilele care, beneficiind de admirabilul drum, îşi pot permite o viteză mai mare. Pentru ce nu se reînoesc şi nu se repară aceste podeţe ? Pentru ce se micşorează plăcerea turismului prin aceste minunate locuri.

Socotim că trebue să se atragă serioasă atenţiune acelora datori să dea sprijinul lor străduinţelor ce se pun atunci când se efectuiază un program de lucrări de utilitate publică. Trebue să se facă în acelaş timp o educaţie a populaţiei satelor şi comunelor, ca să ştie să preţuiască valoarea unui drum care este o avuţie naţională şi să-l întreţie totdeauna în bună stare şi mai ales curat.

Atunci când vom avea reţele de autostrade şi de drumuri bune, frumuseţile şi bogăţiile cu care Dumnezeu a binecuvântat ţara noastră vor atrage de sigur un număr cât mai mare de vizitatori şi de turişti. Şi nu poate fi o altă propagandă mai bună ca aceasta.

ANIVERSAREA VICTORIEI DE LA MĂRĂŞEŞTI

Procesiunea

Noua organizare a învăţământului

Şcoli teoretice, şcoli practice

Ne aducem aminte că în ziua instalării d-sale la departamentul educaţiei naţionale, d. Armand Călinescu a spus, între altele : „Vin aci ca ministru interimar, ceeace nu înseamnă provizoriu".

Schimbările făcute de d-sa în personalul de conducere a ministerului şi, în genere, a învăţământului, precum şi reformele ce anunţă acum în organizarea propriu zisă a învăţământului, confirmă declaraţia că d-sa procedează ca un ministru titular şi hotărît să-şi păstreze locul până la realizarea integrală a unui program cât mai cuprinzător.

Unul din punctele cele mai importante ale acestui program şi de care ne vom ocupa în rândurile de faţă, este punctul privitor la îndrumarea tineretului spre învăţământul practic. Va fi redus simţitor numărul liceelor teoretice şi va fi sporit cam în aceeaşi proporţie numărul şcoalelor de învăţământ practic.

Astăzi, aşa cum reiese din cifrele arătate de d. ministru, sunt aproape 100 de mii de elevi la liceele teoretice şi 50.000 la şcolile de învăţământ practic. Prin schimbarea proporţiei în ce priveşte numărul de şcoli se urmăreşte inversarea proporţiei şi în ce priveşte numărul respectiv de elevi.

Credem că nu există două păreri divergente asupra marei necesităţi de a micşora pe cât posibil numărul tinerilor cu studii teoretice, ceeace înseamnă al tinerilor condamnaţi în mare parte să îngroaşe rândurile şomerilor intelectuali, şi de a spori numărul tinerilor, cari, datorită felului de învăţătură primită în şcoală, să-şi poată croi singuri drum în viaţă, fără să fie o povară pentru bugetul pubic sau fără să stea cu diploma în buzunar şi cu braţele încrucişate. Iar dacă pentru a se ajunge la această situaţie, este suficient să se reducă numărul şcoalelor de învăţământ teoretic şi să se sporească numărul şcoalelor de învăţământ practic, ar fi o soluţie ideală, care nu poate întruni decât aprobări.

Cercetată însă în lumina realităţilor, situaţia se prezintă astfel. Nu, de pildă, că n'am fi avut până acum un număr suficient de şcoli comerciale sau industriale, n'avem încă numărul necesar de comercianţi ori de meseriaşi români. I-am fi avut în număr impunător, dacă... dacă absolvenţii acestor şcoli ar fi intrat în comerţ, ar fi practicat meseria învăţată la şcoală sau ar fi căutat un loc în industrie.

Adevărul este că, la fel cu tinerii, cari au urmat un învăţământ teoretic, tot aşa şi absolvenţii şcolilor de învăţământ practic — inclusiv licenţiaţii Academiei de comerţ sau de agricultură — caută, în covârşitoarea lor majoritate, un locşor plătit din bugetul statului. Umblă şi ei să fie slujbaşi, ba chiar în slujbe pentru a căror ocupare învăţătura practică şi specială primită la liceu sau la Academie nu este necesară.

Prin urmare — cu excepţia şcoalelor de meserii — şi şcoalele de învăţământ practic sunt, ca şi şcoalele teoretice, pepiniere de funcţionari sau de candidaţi de funcţionari. Nici ele nu pregătesc în proporţii cât de cât mulţumitoare elemente care să trăiască prin propriile lor mijloace şi fără vreo legătură cu bugetul public.

Sporirea numărului acestor şcoale va fi deajuns să ne apropie de deslegarea marei şi atât de importantei probleme cu caracter naţional, social şi economic, adică de problema care, aşa cum a spus şi d. ministru Armand Călinescu, constă în crearea de elemente cu ajutorul cărora să se poată naţionaliza, în condiţiunile şi proporţiile dorite, comerţul şi industria ţării.

Dar se va ajunge la această ţintă, atunci când, odată cu sporirea numărului, se va revizui în mod radical şi programul acestor şcoli, transformându-le cu adevărat în şcoli de învăţământ practic.

Insă, în legătură cu acest din urmă punct, vom reveni într'un articol ulterior.

N. BATZARIA

Agricultura şi ţărani

de A. CORTEANU

Agricultura şi ţăranii, sunt două noţiuni aşa de strâns legate una de alta, încât aproape se confundă. Cine vorbeşte de agricultură se gândeşte în acelaş timp şi la ţărani, iar cine vorbeşte de ţărani nu se poate să nu se gândească la agricultură. Apropierea aceasta mergând până aproape de confuziune, între noţiunea de ţăran şi cea de agricultură, este produsul desvoltării istorice a agriculturii. Din timpurile cele mai vechi şi până în a doua jumătate a secolului trecut, agricultura s'a făcut numai cu muncă ţărănească. Din această cauză, însă — şi modul de a gândi despre agricultură sau despre ţărani a devenit o obişnuinţă de a avea legate noţiunile ca şi când prin natura lucrurilor ele ar forma unul şi acelaş obiect.

Agricultura însemna până acum câteva decenii întrebuintarea braţelor ţărăneşti la cultivarea plantelor, a arborilor şi a animalelor, a căror produse servesc la hrana şi la îmbrăcămintea oamenilor. Intre cantitatea de produse agricole şi numărul populaţiei ţărăneşti exista o proporţionalitate matematică directă. Nu se putea semăna mai mult decât se putea lucra şi recolta la vreme cu braţele ţărăneşti disponibile. Agricultura se răspândea numai în măsura în care creştea numărul braţelor ţărăneşti, care să poată executa muncile cerute de diferitele culturi. Proprietatea pământului nu avea importanţa pe care o are astăzi, fiindcă problema de căpetenie era organizarea muncii ţărăneşti şi asigurarea braţelor necesare la epocile de muncă intensivă cum este seceratul şi prăşitul.

De când au apărut maşinile agricole, şi de când ştiinţa a pătruns în agricultură, lucrurile s'au schimbat complect. Ţări pustii cu pământuri virgine au fost cultivate cu maşini şi după datele cercetărilor ştiinţifice. Agricultura ţărilor fără ţărani a căpătat o superioritate zdrobitoare asupra agriculturii ţărilor vechi cu pământuri secătuite şi cu tradiţii seculare de luptă socială în jurul proprietăţii rurale şi a muncii agricole. Vechea proporţionalitate directă între numărul ţăranilor şi cantitatea produselor agricole a fost răsturnată.

Până la introducerea maşinismului o ţară era cu atât mai bogată, cu cât avea braţe ţărăneşti mai numeroase. De când s'au introdus maşinile şi de când agricultura a devenit o tehnică ştiinţifică, producţia agricolă este cu atât mai bună şi mai abundentă cu cât ea este mai scutită de munca braţelor ţărăneşti şi de metodele de cultură rutinară. Maşina lucrează mai bine decât omul. Inginerii tind să ia locul ţăranilor. Intre cantitatea produselor agricole şi numărul ţăranilor, maşina şi ştiinţa au stabilit în vremea noastră o proporţionalitate inversă. Astăzi, cu cât sunt ţărani mai mulţi pe un teren agricol, cu atât sunt mai puţine produse agricole disponibile pentru comerţ şi cu atât producţia este mai redusă calitativ şi cantitativ. Din această cauză agricultura pentru comerţ tinde să rămână un monopol al ţărilor fără ţărani pe când agricultura ţărilor cu ţărani tinde să-şi reducă rolul numai la satisfacerea pieţii interne. Dacă în România toată populaţia rurală ar mânca în fiecare zi pâine de grâu şi carne măcar de două ori pe săptămână, producţia noastră de grâu ar fi insuficientă pentru hrana populaţiei, iar producţia de porumb abia ar ajunge pentru hrana animalelor de carne. România ar înceta de a mai fi o ţară exportatoare de cereale. Situaţia este aproape identică pentru toate ţările cu o numeroasă populaţie agricolă, fiindcă toate exportă numai din prisosul pe care îl crează sobrietatea, sărăcia şi subnutriţia populaţiei rurale. Ţările fără ţărani şi cu agricultură ştiinţifică sunt scutite de problema socială a luptei în jurul proprietăţii terenului agricol şi în jurul salariilor în agricultură. Ele nu au decât riscurile comercializării recoltelor pe piaţa mondială. Mijloacele lor de producţie fiind enorme, ele ajung la anumite perioade să producă mult peste nevoile consumaţiei mondiale şi să dea astfel naştere la crizele de supraproducţiune cu preţuri care nu acoperă nici cheltuelile agricultorilor. In ţările cu ţărani, dăinueşte încă lupta pentru pământ şi pentru salarii şi în acelaş timp se resimte şi efectul crizelor de supra-producţie provocate de abundenţă agricolă din ţările fără ţărani. Astfel, pe lângă sărăcia fatală rezultând din supra-populaţia agricolă, care nu îngăduie progresul agriculturii, ţările cu o populaţie numeroasă în sate cum este şi ţara noastră mai au de suferit şi din cauza repercusiunilor crizelor mondiale de supra producţie, cari mai adaugă un nou motiv de sărăcie agricolă.

In acest dedal de probleme tradiţionale şi actuale, care se pătrund şi se încurcă unele pe altele, trebuie introdusă oarecare ordine pentru a vedea lămurit ce este şi ce poate fi.

Ţăranii trebuiesc despărţiţi de agricultură şi consideraţi numai ca o mare clasă socială lucrătoare cu braţele. Agricultura trebuie considerată independent de ţărani, aşa cum este ea astăzi în toată lumea civilizată: arta de a ajuta natura prin mijloace tehnice bazate pe cunoştinţe ştiinţifice, să producă alimente şi materii prime în condiţiunile cele mai favorabile.

In loc de măsuri conduse de naiva credinţă, că şi astăzi ca şi acum 100 de ani, agricultura şi ţăranii sunt acelaş lucru, trebue pusă problema întrebuinţării braţelor a milioane de oameni, cari locuiesc la sate şi cari astăzi nu au cu ce trăi, iar pe de altă parte problema ridicării exploatării a gricole la înălţimea cerinţelor tehnice şi ştiinţifice de astăzi.

Paralizie infantilă în Anglia

Londra, 6 (Rador). — **Doi copii, prezentând simptome de paralizie infantilă, au fost internaţi în spitalul dela Farnham.**

Numărul cazurilor de paralizie infantilă în această localitate este acum de şase.

❖

Londra, 6 (Rador). — **Din cei şase copii bolnavi de paralizie infantilă internaţi în spitalul dela Farnham, doi au încetat din viaţă.**

Patru gospodării distruse de foc, la Leordeni

Doi săteni s'au ales cu grave arsuri

Leordeni (Muscel), 6 August

Azi, pe la ora 13, a isbucnit un puternic incendiu la pătulul de fân al locuitorului Anghel R. Joiţa. De aci, focul, alimentat de vânt, s'a întins cu repeziciune şi la proprietăţile locuitorilor Marin Sandu, Al. M Joiţa şi Al. Anghel Joiţa, consumându-le până la temelie.

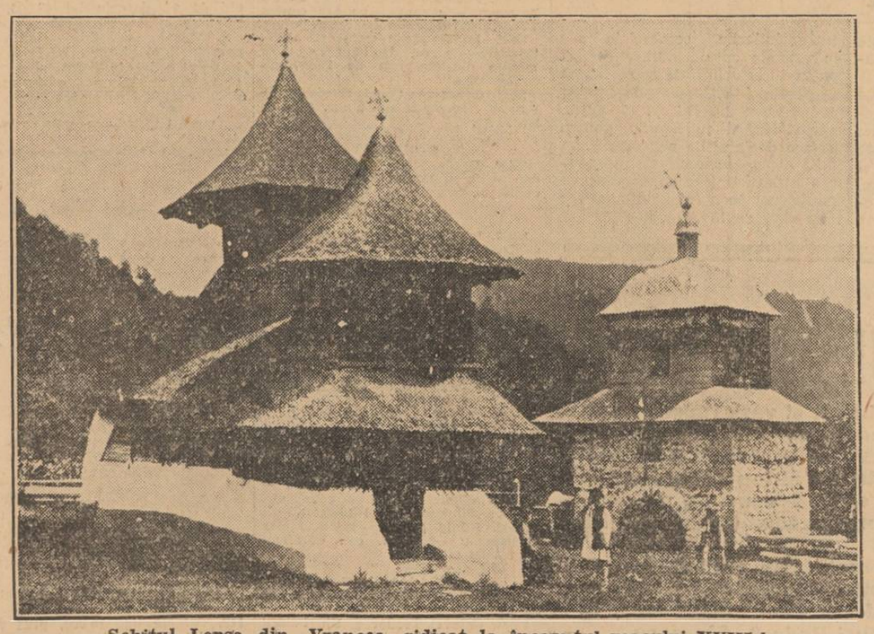
Au sosit pompierii din Piteşti şi Târgovişte cari au stins focul după mai multe ore de muncă.

Marin Sandu şi Anghel Joiţa s'a ales cu grave arsuri pe faţă şi corp.

D-nii judecător Gavrilescu şi pretor Chelcea au început ancheta.

S'a stabilit că focul a luat naştere dela scânteile unei locomotive a unui tren de marfă.

Pagubele trec de o jumătate milion.



Schitul Lepşa din Vrancea, ridicat la începutul veacului XVIII-lea

SCRISORI DIN LONDRA

Neutralitatea, fenomen european

de AUGUR

Londra, August

Deşi nu s'a vorbit mult de el, în Europa se petrece azi un fenomen care merită toată atenţia noastră. Vrem să vorbim de mişcarea pentru neutralitate, care capătă tot mai mult avânt pe continentul nostru.

Revendicăm dreptul moral de a vorbi de ea, pentrucă norocul a voit să fim prezenţi, — ca să spunem astfel, — la naşterea ei.

Când acum doi ani, am vorbit pentru prima oară de tendinţa politicii belgiene spre izolarea în neutralitate, n'am ştiut cât de puternică va deveni noua mişcare în Europa. Dar, înainte de toate, să ne înţelegem asupra sensului exact al cuvântului neutralitate, pe care îl întrebuinţăm în împrejurarea de faţă. Pentru noi, neutralitatea înseamnă politica urmărită de orice ţară independentă, care ţine să rămână în afară de orice obligaţie de a participa la neînţelegerile între terţi, cari n'o privesc direct.

Dacă luăm o hartă a Europei şi dacă colorăm ţările care, în momentul acesta, acceptă principiul neutralităţii în sensul pe care l-am explicat, descoperim un lucru interesant. Suprafaţa Europei, pe care trebue s'o colorăm, este foarte importantă. In adevăr, descoperim, — ca să începem, — o insuliţă izloată de neutralitate, formată de Olanda şi Belgia. Urcând cu privirea Rinul, ajungem la Elveţia, neutră şi ea în citadela ei alpină. Apoi, harta devine tot mai interesantă. La extremitatea dela Nord, vedem grupul Ţărilor Scandinave, care s'au dezis definitiv de ideea unei securităţi colective în cadrul Genevei. Finlanda aparţine acestui grup, care, la Sud de Baltica, este prelungit de cele trei state: Estonia, Letonia şi Lituania, câteşi trele, închinate unei politici de neutralitate. Mai jos, dăm de Polonia, care este şi ea neutră. Impreună cu România, Polonia alcătueşte o fâşie de teritoriu, al cărei des-

(Continuare in pag. 2-a)

Oficialităţile ascultând serviciul religios dela Mărăşeşti